2/2015 April | Mai | Juni € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR: 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 84

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Fregatte SHTANDART
Wir segelten auf dem Nachbau mit!

1936–1946

PRINZ EUGEN

Vom BISMARCK-Gefährten zum Atombombenziel

150 Jahre DGzRS Die stolze Bilanz der Retter

Hellmuth von Mücke Offizier, Held, Widerständler

NORDWIND Segelspaß auf dem Ex-Kriegsfischkutter

4 198450 008908 02

Kleine Schiffe, großartige Modelle

JEDEN MONAT NEU AM **KIOSK!**

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

© yarchyk - Fotolia.

Online blättern oder Abo mit Prämie bestellen unter:
www.schiffsmodell-magazin.de/abo

Zeitzeugen heute! Und morgen?

Die markante Stimme von Guido Knopp in seiner legendären „History“-Fernsehserie ist vielen Zuschauern noch in Erinnerung. Gern ließ er in seinen Sendungen über alle möglichen Aspekte des Nationalsozialismus und des Zweiten Weltkrieges „Zeitzeugen“ zu Wort kommen. Diese wurden im Laufe der Jahre, naturbedingt, immer älter und die zeitgeschichtliche Relevanz ihrer vorgetragenen persönlichen Erlebnisberichte durchaus fragwürdig. Besonders als Kurzsequenzen in einer Fernsehsendung. Der eigentlich gute Ansatz der „Oral History“ als historischer Quellenpool wurde hier pervertiert. Wenn zum Beispiel – im Zusammenhang über die Strategie des Russlandfeldzuges 1941 – ein Obergefreiter und Panzerfunker in wenigen Sekunden seine Sicht schildert, widerspricht das dem freien „Sprechenlassen“ von Zeitzeugen. Nichts anderes bedeutet „Oral History“. Also eine für das Fernsehen völlig ungeeignete Methode der Geschichtswissenschaft. Denn dort ist jede Sekunde teuer.

Anders stellt sich die Umsetzung der Methode bei Printmedien dar. Wenn SCHIFF CLASSIC einen Zeitzeugen zu einem Themenfeld des Zweiten Weltkrieges aufgespürt hat, wird dem niedergeschriebenen Gespräch auch ein gebührender Platz eingeräumt. Diesmal kommt Obermatrose Joseph Wieczorek zu Wort, wie Sie ab Seite 24 lesen können. Als Bordfriseur und „beschäftigtes Feindpersonal“ auf USS IX 300 PRINZ EUGEN eingeschifft, ist er bei der Überführung des Schweren Kreuzers PRINZ EUGEN von Bremerhaven nach Boston im Januar 1946 mit dabei.

Solche Gespräche sind 70 Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg nur noch selten möglich. Zeitzeugen mit faktischer Aussagequalität, die die ausgetretenen Themenflächen bis 1945 neu beleben könnten, sind rar und wird es bald nicht mehr geben. Also müssen wir uns einer anderen Zeit mit jüngeren Zeitzeugen zuwenden. Vorausgesetzt, wir wollen sie zu Wort kommen lassen und nicht nur Angelesenes rezipieren.

Jörg-M. Hormann, Verantw. Redakteur

Im November 1955 überreichte der Bundesminister für Verteidigung, Theodor Blank, den ersten Marinesoldaten der Bundeswehr ihre Ernennungsurkunden. Damit besteht die Deutsche Marine nun 60 Jahre. Keine ihrer Vorgängermarinen ist auch nur annährend so alt geworden. Wenn wir die abgeschlossene Zeit der DDR-Volksmarine parallel mit im Boot sehen, ergibt sich ein großes Potenzial hochinteressanter Zeitzeugen, denen wir Redeplatz in SCHIFF CLASSIC einräumen wollen. Lesen Sie dazu ab Seite 48 etwas aus den 1960er-Jahren.

Ich wünsche Ihnen viel Erlebnisfreude beim Lesen und Betrachten Ihrer neuen SCHIFF CLASSIC.

Ihr Jörg-M. Hormann
SCHIFF CLASSIC
Infanteriestraße 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de

ZEITZEUGE 1943: Obermatrose Joseph Wieczorek an Bord des Schweren Kreuzers PRINZ EUGEN der Kriegsmarine. Foto: Sammlung Stephan-Thomas Klose

ZEITZEUGE 1962: Gefreiter OA Eberhard Kliem an Bord der Schulfregatte HIPPER der Bundesmarine. Foto: Sammlung Kliem

Wir stellen vor

Stephan-Thomas Klose (1962)

Klose ist Pressesprecher eines deutschen Einzelhandelsunternehmens und Oberstleutnant d. R. Seine journalistische Ausbildung erwarb er als Presseoffizier der Bundeswehr und Autor des Buches „Hamburger Hausbrigade 1959–1993“. Seit 2008 hat er verschiedene marinehistorische Beiträge unter anderem in der Zeitschrift des Deutschen Marinebundes „Leinen los!“ veröffentlicht. Für SCHIFF CLASSIC schreibt er über das dramatische Leben des kaiserlichen Marineoffiziers Hellmuth von Mücke.

Friedrich W. Baier (1936)

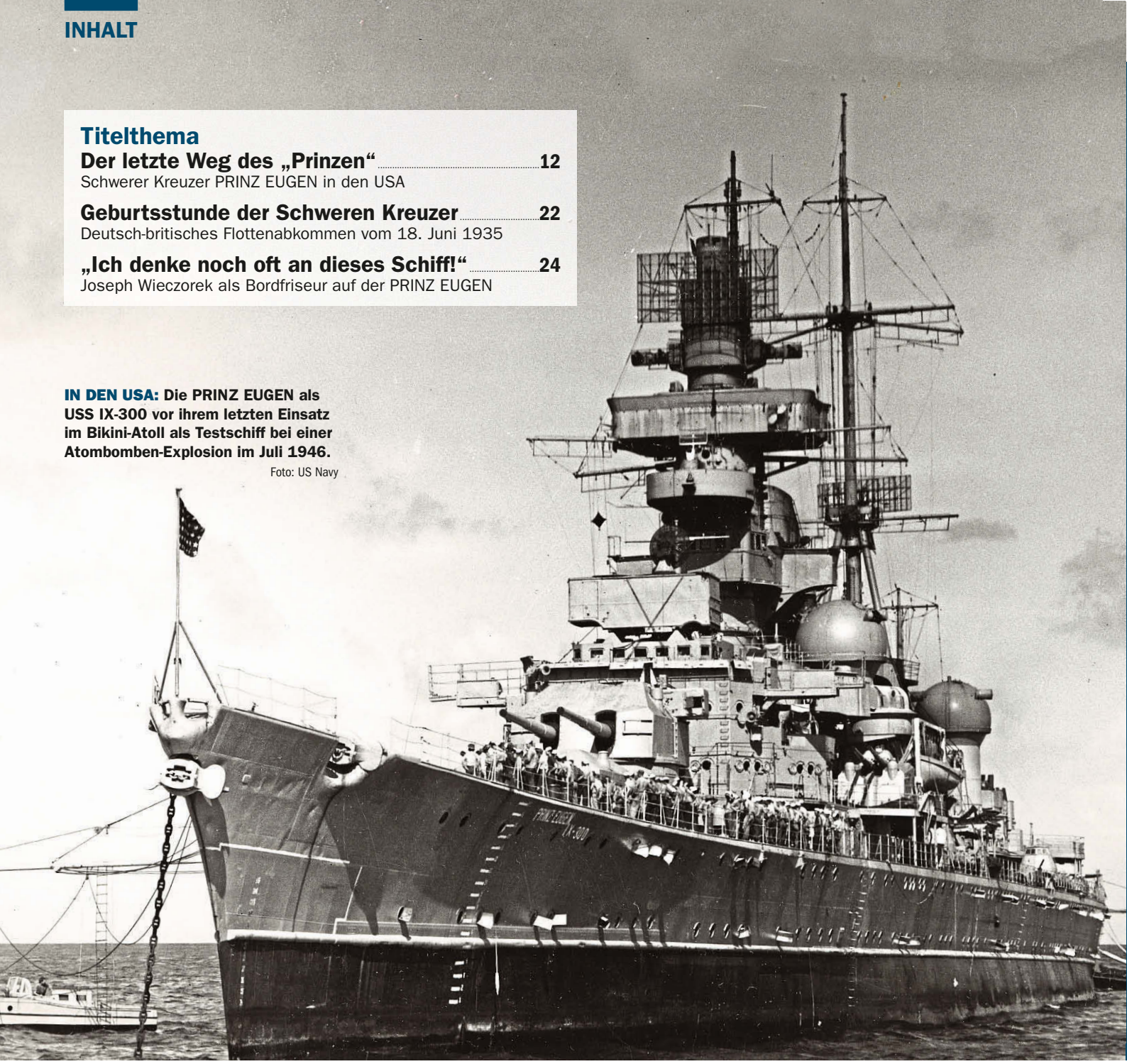
Baier ist Segelskipper aus Leidenschaft; er hat alle Patente, die man ohne Seemannsberuf erwerben kann, sowie die Zulassung zur Führung von Traditionsschiffen bis 60 Meter Länge. Er segelte 123 000 Meilen als Trainee, Matrose, Bootsmann und Wachoffizier auf 28 verschiedenen Großseglern. Von Beruf ist er Architekt, Dipl.-Ing. der Technischen Universität Darmstadt, malt, zeichnet, fotografiert und dreht maritime Dokumentarfilme. Für SCHIFF CLASSIC sind Segelschiffe sein Thema.

Titelthema

Der letzte Weg des „Prinzen“ 12
Schwerer Kreuzer PRINZ EUGEN in den USA

Geburtsstunde der Schweren Kreuzer 22
Deutsch-britisches Flottenabkommen vom 18. Juni 1935

„Ich denke noch oft an dieses Schiff!“ 24
Joseph Wieczorek als Bordfriseur auf der PRINZ EUGEN



IN DEN USA: Die PRINZ EUGEN als USS IX-300 vor ihrem letzten Einsatz im Bikini-Atoll als Testschiff bei einer Atombomben-Explosion im Juli 1946.
Foto: US Navy

Das besondere Bild 6
Zollkreuzer RIGMOR von Glückstadt

Panorama Maritim 8

Schiff & Zeit
Segeln wie vor 300 Jahren 26
Nachbau der russischen Fregatte SHTANDART

Vom Volkshelden zum Staatsfeind 32
Aus dem Leben des Kapitänleutnants Hellmuth von Mücke

Retter in Gefahr 40
150 Jahre DGzRS – eine Bilanz

In fünf Monaten um die halbe Welt 48
Mit der Schulfregatte HIPPER unterwegs

Das Schiff der guten Laune 56
Die HANSEATIC zwischen Hamburg und New York

Winkspruch
Deutsche Marine auf historischen Spuren 60
55. Historisch-Taktische-Tagung

Die Waterloo-Depesche auf dem Seeweg nach Hamburg 61
GOST segelt für die Idee des Friedens in Europa

S. 26

S. 32

S. 40

S. 48

S. 56

S. 68

Maritime Technik

Anpacken auf der NORDWIND 62
Ein Kriegsfischkutter als segelndes Museumsschiff

Mit dem SKIBLADNER auf dem Mjösa-See 66
Ältester Raddampfer der Welt

Landgang

Das gestrandete Erbe der GNEISENAU 68
28-cm-Drillingsturm an Norwegens Küste

Lichter über dem Horizont 72
Leuchttürme auf Helgoland

Segelsetzen an Land 76
Brigantine KAATJE in Enkhuizen

Bücherbord 78
Maritime Buchneuheiten

Zeitreise 80
60 Jahre zwischen schwarz-weiß und bunt

Vorschau/Impressum 82

Titelbild: Schwerer Kreuzer PRINZ EUGEN fern der Heimat im Pazifik vor seiner letzten Aufgabe als Testschiff.

Titelfotos: US Navy, Archiv Shtandart/Rainer Herzberg; Archiv DGzRS; Sammlung Stephan-Thomas Klose (2); Sammlung Ulf Kaack

Zollkreuzer RIGMOR von Glückstadt

Besonders flach gehend musste das Boot sein, wenn man Schmugglern zum Aufbringen folgen wollte. Das gehörte mit zum Einsatzbild eines Zollkreuzers des 19. Jahrhunderts. Also wurde das heute älteste fahrtüchtige Segelschiff an Deutschlands Küsten als Kutter mit geringem Tiefgang 1853 konstruiert und als Zollkreuzer No. 5 auf der Werft von Johann Paul Schröder in Glückstadt für das Königlich Dänische Kreuzzollwesen gebaut. Um auch in flachen Gewässern noch manövrierfähig zu sein und zur Gewährleistung voller Segelfähigkeit hoch am Wind dienen zwei Seitenschwerter zum Kräfteausgleich. 1970 entdeckte der Glückstädter Joachim Kaiser bei einer Segeltour in Dänemark die RIGMOR, die inzwischen als Steinfischer ihr Dasein fristete. Von der Idee, den Kutter nach Glückstadt zurückzuholen, bis dahin, ihn zu renovieren und in die Optik auf unserem Foto zu versetzen, dauerte es gut 20 Jahre. Mit der zweiten Jungfernfahrt am 1. Juni 2002 begann der neue Fahrtbetrieb zur Freude aller Segelenthusiasten. Weitere Infos unter: www.rigmor.de

Jörg-M. Hormann

Foto: HMC/Herbert Böhm

Das letzte schwimmfähige Kriegsschiff der Skagerrak Schlacht, die HMS CAROLINE, wird für eine große Ausstellung der Seeschlacht in Belfast restauriert. Foto: Bernd Oesterle

Das 100. Gedenkjahr der Skagerrakschlacht kündigt sich an

Relikte der größten Seeschlacht aller Zeiten

Im Gedenkjahr zum Beginn des Ersten Weltkrieges wurde über die bis dahin größte Seeschlacht der Marinegeschichte vor dem Skagerrak kaum ein Wort verloren. Doch das wird sich ändern.

Setzte 1916 nach der Seeschlacht eine Flut von Veröffentlichungen darüber ein, so ist der Fokus der heutigen Betrachtung in Deutschland eher auf den allgemeinen Kriegsalltag gerichtet – wie in der Ausstellung „Die Flotte schläft im Hafen ein", die jetzt im Deutschen Marinemuseum Wilhelmshaven verlängert wurde. Was wird im kommenden Gedenkjahr von dieser Schlacht zu sehen sein – abgesehen von Fotos, die Wracks am Meeresboden zeigen? In Deutschland ist es neben einigen kleineren Stücken das beschädigte 28-cm-Rohrstück der SEYDLITZ im Deutschen Marinemuseum. Die USA zeigen in Washington DC ein 15-cm-Rohr der SMS OSTFRIESLAND. In Belfast liegt seit 1924 der einzige Veteran der Schlacht, HMS CAROLINE, die seither der Royal Naval Reserve diente und 2011 dem National Museum of the Royal Navy übergeben wurde. Nach einer Restaurierung soll auf ihr in Belfast 2016 eine Ausstellung zur Skagerrakschlacht zu sehen sein.

Interessant ist in dem Zusammenhang auch die Geschichte des Kreuzers SMS REGENSBURG, der 1920 an Frankreich ausgeliefert wurde. 1936 aus der Liste aktiver Schiffe gestrichen, diente sie in Lorient als Wohnhulk und wurde 1940 nach der Besetzung von der deutschen Marine in gleicher Funktion verwendet. 1943 wurde sie zusammen mit der CRAPAUD vor dem Nassbunker in Lorient versenkt, die Aufbauten und der obere Rumpfteil wurden bis zur Wasserlinie abgeschnitten und Masten mit einem Netz zur Abwehr von Rollbomben versehen. Abgesehen von den Masten liegen die Wracks auch heute noch dort, weil sie einem Versanden der Bunker entgegenwirken. Ein Bugteil der STRASBOURG mit den Spills und Ankerklüsen ragt auch bei Hochwasser heraus.

Peter Schenk

Eine bemerkenswerte Todesanzeige

Im Gedenken an einen Kommandanten

Erinnerung an die Vernichtung des Ostasiengeschwaders 1914

Dass 100 Jahre nach der Seeschlacht bei den Falklandinseln am 8. Dezember 1914 eine Traueranzeige in einer der größten Zeitungen Deutschlands veröffentlicht wird, die an einen Mitwirkenden des damaligen Geschehens erinnert, lässt auf mehr historische Empfindsamkeiten in unserem gesellschaftlichen Leben hoffen. Die Familie des Fregattenkapitäns Johannes Siegfried Haun, der als Kommandant der SMS LEIPZIG damals mit seinem Kleinen Kreuzer unterging, setzte mit dieser Anzeige jedenfalls ein anrührendes Zeichen. Zigtausendfach gelesen, gab sie nicht nur faktische Informationen, sondern erzeugte auch eine gewisse Betroffenheit zum Geschehen vor 100 Jahren, als englische Panzerkreuzer das kaiserliche Ostasiengeschwader des Vizeadmirals von Spee zusammenschossen. „In den späten Abendstunden des 8. Dezember 1914, am Ende der ungleichen Seeschlacht bei den Falklandinseln, befahl er als Kommandant …"

Jörg-M. Hormann

Johannes Siegfried Haun

Fregattenkapitän und Kommandant der SMS Leipzig
geb. 24. Juni 1871 in Werzendorf/Unsrut
gest. 8. Dezember 1914 auf See/Falklandinseln

Hans Haun wurde im zarten Alter von 6 Jahren Vollwaise und kam mit seinem wenig älteren Bruder Martin durch einen glücklichen Zufall in die Obhut einer großherzigen Bördefamilie und wurde mit deren Kindern Hannah und Carl Martin erzogen.

Nach dem Klostergymnasium in Magdeburg widmete er fortan sein Leben der Kaiserlichen Kriegsmarine und seiner kleinen Familie in Kiel.

In den späten Abendstunden des 8. Dezember 1914 am Ende der ungleichen Seeschlacht bei den Falklandinseln befahl er als Kommandant des Kleinen Kreuzers Leipzig den wenigen Überlebenden die schweren Kleidungsstücke auszuziehen und den Hilfsschiffen des Feindes entgegenzuspringen. Er selbst verblieb auf der bewegungsunfähigen SMS (Seiner Majestät Schiff) Leipzig und fand mit dem ihm anvertrauten Schiff für Kaiser und Vaterland in den eisigen Fluten des Südatlantiks den Seemannstod.

Für Großmummi, die ihn fast 55 Jahre überlebte.
Für Ebbo Haun, der seinen Vater im Alter von 5 Jahren verlor.

Heike, Martin, Fritz und Ebi (†) Haun
Langenhagen, Hannover, Bonn

Bemerkenswerte Todesanzeige in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 8. Dezember 2014. Foto: FAZ

Sonderausstellung im Deutschen Technikmuseum Berlin

Leuchttürmen und Feuerschiffen auf der Spur

Lichter in der Nacht und Glockentöne im Nebel

Noch bis 30. August 2015 zeigt das Deutsche Technikmuseum die Sonderausstellung „Seezeichen! Schlaglichter auf die Orientierung vor deutschen Küsten“. Anlass ist das 100-jährige Jubiläum des preußischen Seezeichenversuchsfeldes in Berlin-Friedrichshagen. Gezeigt werden auf knapp 70 Quadratmeter Ausstellungsfläche originale Exponate wie Glasoptiken und Messgeräte sowie Archivalien und Fotografien zur Entwicklung des deutschen Seezeichenwesens, von der Öllampe über das Gasfeuer bis hin zu elektrisch betriebenen Lichtquellen. Eine 127 Jahre alte Nebelschallglocke vom Leuchtturm „Hohe Weg“ in der Außenweser und eine Fresnel-Linse mit 300 Millimeter Brennweite, die als kardanisch aufgehängte Gürteloptik für ein Feuerschiff diente, stellen die größten Museumsstücke in der Galerie des Deutschen Technikmuseums dar. Ein Ausstellungsbereich widmet sich der Biografie des Berliner Seezeichenversuchsfeldes sowie dem Regierungs- und Baurat Walter Körte, der im Alter von 27 Jahren die Leitung des Leuchtturm-Projektes „Roter Sand“ übernahm. Sehenswert ist auch die Dauerausstellung Schifffahrt mit ihren Teilbereichen Binnen- und Hochseeschifffahrt, Kaiserliche Marine, deutsche U-Boote im Zweiten Weltkrieg und weiteren Themen. Informationen: www.dtmb.de.

Manuel Miserok

Großexponat. Diese Nebelschallglocke eines Leuchtturms hat 80 Zentimeter Durchmesser und war zwei Seemeilen weit zu hören. Foto: Manuel Miserok

Seezeichen! Noch bis zum 30. August 2015 zeigt das Deutsche Technikmuseum die gleichnamige Sonderausstellung. Grafik: DTMB

TITANIC-Ausstellung in Speyer

„Echte Funde, wahre Schicksale“

Schaurige Artefakte vom Meeresgrund

Bis Ende Juni zeigt das Historische Museum der Pfalz in Speyer erstmals in Deutschland 250 originale Fundstücke aus der TITANIC, die im April 1912 nach einer Kollision mit einem Eisberg im Nordatlantik unterging. Erst seit 1985 ist die Stelle bekannt, wo das Wrack liegt. Bis 2010 wurden viele Relikte vom Meeresgrund geborgen – Teile der TITANIC und ihrer Ausstattung ebenso wie Schmuck und Bekleidung der Passagiere. Neben originalen Objekten vermitteln aufwendige Nachbauten und Inszenierungen verschiedener Schiffsbereiche ein lebendiges Bild des Luxus-Liners. Museumsbesucher sehen einen Gang der 1. Klasse und das Verandacafé; sie können eine Luxuskabine bestaunen und mit den engen Räumen der 3. Klasse vergleichen, in denen bis zu zehn Auswanderer in Etagenbetten schliefen. Die Ausstellung bietet auch Informationen über den Bau des Schiffes, die Fahrgäste und Hintergründe der Katastrophe.

Harald Focke

Foto: Historisches Museum Speyer

Luxuskabine der RMS TITANIC. Szenisches Exponat der Ausstellung.

Retten Fledermäuse die Südzentrale?

Foto: Detlef Ollesch

Seit Jahren wird in den Medien immer wieder über ihren unmittelbar bevorstehenden oder gar bereits begonnenen Abriss berichtet. Aber jedes Mal ist die denkmalgeschützte Wilhelmshavener Südzentrale, das im Jahr 1911 erbaute Kraftwerk der Kaiserlichen Marine, bisher davongekommen. Im Januar 2015 hat sie wieder einmal eine Gnadenfrist erhalten. Nachdem Experten in dem Gebäude Überwinterungsquartiere von drei extrem seltenen Fledermausarten festgestellt haben, gilt jetzt erst einmal ein Abrissverbot bis zum April, dem Ende des Winterschlafes der Fledertiere. Und sollte man für diese kein Ersatzquartier finden, werden sie ihre Flügel noch eine ganze Weile schützend über das Gebäude halten. *Detlef Ollesch*

Ein Museumsschiff auf Wangerooge

Das Seenotrettungsboot GESINA, 1971 bei Schweers in Bardenfleth gebaut, wurde von der DGzRS im selben Jahr auf der Station Wangerooge in Dienst gestellt, wo es bis 1978 im Einsatz war. Es folgten die Stationen Horumsersiel (1978–1980) und Gelting (1981–1993). Im November 1993 außer Dienst gestellt, holte ein eigens für diesen Zweck gegründeter Verein das Strandrettungsboot zurück nach Wangerooge, wo die GESINA seit Mai 1997 vor dem alten Leuchtturm einen besonderen Teil der Inselgeschichte verkörpert. *Detlef Ollesch*

Foto: Detlef Ollesch

Felix Graf von Luckner-Gesellschaft

Erinnerung an das „Wunder von Halle“

Im April jährt sich in Halle ein ganz besonderer Tag. Durch das beherzte Eingreifen eines Bürgers der Stadt wurde sie vor der Bombenvernichtung 1945 bewahrt.

Lebendiger Geschichtsunterricht. Graf von Luckner, gespielt von TV-Schauspieler Peer-Uwe Teska, verhandelt mit dem amerikanischen Befehlshaber über die Verschonung der Stadt Halle. Das Foto entstand bei der Darstellung am 19. April 2013.

Seit fünf Jahren erinnert die „Felix Graf von Luckner-Gesellschaft“ an die Rettung der Stadt Halle an der Saale vor der völligen Vernichtung durch amerikanische Bomber. Im April 2015 jährt sich die mutige Tat einer Gruppe Hallenser Bürger, unter ihnen der legendäre Graf Luckner, zum siebzigsten Mal. Geplant ist eine große Gedenkveranstaltung am 19. April auf dem Hallenser Marktplatz, zu der auch der amerikanische Botschafter John B. Emerson und Ex-Außenminister Hans Dietrich Genscher erwartet werden. Und obwohl er bereits 1966 verstarb, wird auch Felix Graf von Luckner da sein, sodass alle Anwesenden die schicksalhafte Begegnung des legendären Seeteufels mit dem amerikanischen Befehlshaber noch einmal erleben können. Der historische Dialog, der letztlich aufgrund der hohen Bekanntheit Luckners bei den Amerikanern zum „Wunder von Halle“ führte, wird von TV-Schauspielern in historischen Uniformen nachgestellt. Kurz darauf beginnen alle Kirchenglocken in und um Halle zu läuten. „Wir wollen den Besuchern mit unserem lebendigen Geschichtsunterricht die Dramatik des damaligen Geschehens vor Augen führen“, sagt Matthias J. Maurer, der Präsident der Luckner-Gesellschaft. Ein weiteres Ziel der Gesellschaft sei es, mit den Lügen über Luckner aus der Nazi-Zeit aufzuräumen. Maurer, selbst Jurist, findet es höchst fragwürdig, dass immer noch völlig unkritisch aus den Akten eines „Sonderehrengerichts des Führers“ zitiert werde. Halle erwartet Tausende, die sich jener Schicksalsstunden im April 1945 erinnern wollen, als die Stadt mit ihren 250 000 Einwohnern einem vernichtenden Bombardement wie in Dresden oder Magdeburg entkam – als einzige deutsche Großstadt überhaupt. Alle Informationen zur Gedenkveranstaltung unter http://luckner-gesellschaft.de/friedensglocken.

Stephan-Thomas Klose

Fotos: Luckner-Archiv

Der „Seeteufel“ in Positur. Felix Graf von Luckner in der Uniform eines Kapitänleutnants der Kaiserlichen Marine um 1915.

400 Jahre alt

Rostocker Thaler auf Weltreise

Geschenk aus Australien

Einst, vor 400 Jahren, reiste er mit einer Galeone auf dem Seeweg um die halbe Welt. Monatelang war er unterwegs und er wäre heute nicht der Rede wert, wenn es ihn nicht auf der Galeone BATAVIA nach Australien verschlagen hätte. Der Rostocker Silberthaler, den jetzt ein Leser von SCHIFF CLASSIC von seinem in Australien lebenden Neffen geschenkt bekam, stammte aus dem Wrack der 1629 dort gesunkenen holländischen Galeone BATAVIA, über die in SCHIFF CLASSIC 3/2014 ausführlich berichtet wurde. Die Rückreise des Silberthalers im letzten Herbst ging mit dem Flugzeug unvergleichlich schneller als vor 400 Jahren. *JMH*

Aeronauticum in Schwierigkeiten

Marinefliegermuseum vor dem Absturz?

Die Bundeswehr will nicht mehr mitspielen

Der Zustand der Flugzeugexponate im Aeronauticum wird von der Bundeswehr als Leihgeber bemängelt.

Foto: Ralf Roletschek

Die jährlichen Besucherzahlen des Aeronauticums in Nordholz sind von einst 40 000 bis 45 000 auf zirka 20 000 im Jahr 2014 gesunken. Gleichzeitig haben sich rund 500 000 Euro Schulden aufgetürmt. Und erwartete Fördermittel von Bund, Land und Kommune bleiben aus. Ende November 2014 hat der Kommandeur der Marineflieger, Hans-Jörg Detlefsen, den schlechten Zustand der Exponate auf dem Außengelände des Museums bemängelt und damit gedroht, sollte bis Ende Januar 2015 kein Rettungskonzept vorliegen, dem Verteidigungsministerium zu empfehlen, dem Museum die überwiegend im Bundeswehr-Eigentum stehenden Fluggeräte zu entziehen. Die Umsetzung dieser Empfehlung könnte das Ende des Aeronauticums bedeuten. *Detlef Ollesch*